

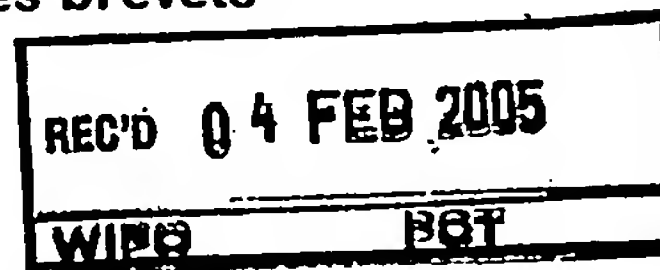
1305/00084



Europäisches
Patentamt

European
Patent Office

Office européen
des brevets



Bescheinigung

Certificate

Attestation

Die angehefteten Unterla-
gen stimmen mit der
ursprünglich eingereichten
Fassung der auf dem näch-
sten Blatt bezeichneten
europäischen Patentanmel-
dung überein.

The attached documents
are exact copies of the
European patent application
described on the following
page, as originally filed.

Les documents fixés à
cette attestation sont
conformes à la version
initialement déposée de
la demande de brevet
européen spécifiée à la
page suivante.

Patentanmeldung Nr. Patent application No. Demande de brevet n°

04018518.3

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Der Präsident des Europäischen Patentamts;
Im Auftrag

For the President of the European Patent Office

Le Président de l'Office européen des brevets
p.o.

R C van Dijk



Anmeldung Nr:
Application no.: 04018518.3
Demande no:

Anmeldetag:
Date of filing: 05.08.04
Date de dépôt:

Anmelder/Applicant(s)/Demandeur(s):

ITW Automotive Products GmbH & Co. KG
Erich-Nörrenberg-Strasse 7
58636 Iserlohn
ALLEMAGNE

Bezeichnung der Erfindung/Title of the invention/Titre de l'invention:
(Falls die Bezeichnung der Erfindung nicht angegeben ist, siehe Beschreibung.
If no title is shown please refer to the description.
Si aucun titre n'est indiqué se référer à la description.)

Einfüllstutzen für das Einfüllen von Kraftstoff in einen Fahrzeugtank

In Anspruch genommene Priorität(en) / Priority(ies) claimed / Priorité(s)
revendiquée(s)

Staat/Tag/Aktenzeichen/State/Date/File no./Pays/Date/Numéro de dépôt:

DE/19.01.04/DE 102004002994

Internationale Patentklassifikation/International Patent Classification/
Classification internationale des brevets:

B60K15/00

Am Anmeldetag benannte Vertragstaaten/Contracting states designated at date of
filing/Etats contractants désignées lors du dépôt:

AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HU IE IT LU MC NL
PL PT RO SE SI SK TR LI

Einfüllstutzen für das Einfüllen von Kraftstoff in einen Fahrzeugtank

Die Erfindung bezieht sich auf einen Einfüllstutzen für das Einfüllen von Kraftstoff in einen Fahrzeugtank nach dem Patentanspruch 1 oder 2.

Es ist bekannt, Zapfpistolen für Ottokraftstoff einerseits und Diesellokraftstoff andererseits mit einem unterschiedlichen Durchmesser zu versehen. Diese Maßnahme wurde eingeführt, nachdem bleifreier Ottokraftstoff von verbleitem Kraftstoff unterschieden werden mußte. Die Zapfpistolen für bleifreien Ottokraftstoff haben einen kleineren Außendurchmesser als die Zapfpistolen für verbleiten Kraftstoff und für Diesellokraftstoff. Eine Falschbetankung eines Dieselfahrzeugs mit Ottokraftstoff ist jedoch nicht ausgeschlossen, wenn nicht besondere Vorkehrungen hierfür getroffen werden. Aus DE 101 26 207 ist bekannt geworden, eine um eine Querachse verschwenkbare Klappe im Einführweg der Zapfpistole im geschlossenen Zustand zu verriegeln. Die Verriegelung wird gebildet von mehreren radial angeordneten, im Umfangsabstand angeordneten Lamellen, die einen konischen Einführabschnitt bilden. Wird eine Ottozapfpistole eingeführt, bleiben die Lamellen in ihrem Ruhezustand und die Zapfpistole stößt gegen die verriegelte Klappe. Die Diesellozapfpistole hingegen verstellt die Verriegelungslamellen radial und entriegelt dadurch die Klappe, so daß die Zapfpistole die Klappe öffnen kann. Eine Fehlbetankung durch Manipulation mit der Ottozapfpistole, durch welche die Verriegelung aufgehoben wird, ist nicht ausgeschlossen.

Aus DE 101 39 665 und DE 101 26 209 sind Einfüllstutzen für Diesellokraftstoff bekannt geworden, die so ausgeführt sind, daß beim Einführen einer Diesellozapfpistole ein Einfüllventil öffnet. Beim Einführen einer Ottozapfpistole wird hingegen das Ventil entweder nicht betätigt, so daß der Ottokraftstoff im vorde-

ren Bereich des Einfüllstutzens verbleibt oder es erfolgt eine derartige starke Drosselung, daß sich die Zapfpistole automatisch abschaltet. Bekanntlich enthalten die Zapfpistolen einen Mechanismus, der das Ventil in der Zapfpistole sperrt, sobald sich ein gewisser Staudruck aufbaut. Dadurch wird in erster Linie vermieden, daß es zu einer Überfüllung des Tanks kommt.

Die bekannten Einfüllstutzen benötigen relativ viel Bauraum und sind relativ aufwendig. Außerdem sind sie nicht für sogenannte kappenlose Einfüllsysteme verwendbar. Hierunter versteht man Einfüllsysteme, die eine automatische Betankung ermöglichen. Der Einfüllstutzen ist nicht mehr von einer besonderen Kappe abgeschlossen, vielmehr kann die Zapfpistole ohne weiteres eingeführt werden. In diesem Zusammenhang ist aus FR 2761934 bekannt geworden, am Ende eines Einfüllstutzens eine Verschlusskappe vorzusehen. Sie öffnet nach innen und ist mit einer Dichtung versehen, die mit einer Dichtkante im Inneren des Stutzens zusammenwirkt. Beim Tanken wird die Klappe von der Zapfpistole gegen die Kraft einer Feder aufgeschwenkt. Die Klappe hat die Aufgabe zu verhindern, daß Verunreinigungen in den Tank gelangen. Das Öffnen der Klappe erfordert relativ viel Kraft, da die Feder verhindern muß, daß z. B. Spritzwasser unter Druck die Klappe ungewünscht öffnet.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Einfüllstutzen für das Einfüllen von Kraftstoff in einen Fahrzeugtank zu schaffen, der wenig Bauraum und Bauteile benötigt, um eine Fehlbetankung zu verhindern, und der auch geeignet ist, in Verbindung mit kappenlosen Einfüllsystemen verwendet zu werden und einen Schutz gegen das Eindringen von unerwünschten Medien in den Tank bietet.

Diese Aufgabe wird durch die Merkmale der Patentansprüche 1 und 2 gelöst.

Bei der Erfindung wird ein Betätigungsring vorgesehen, der aus federnd nachgiebigem Material besteht und/oder mittels einer Feder radial nach innen vorgespannt ist und über einen vorzugsweise achsparallelen Spalt geteilt ist. Der Betätigungsring weist einen sich konisch verengenden Einführabschnitt auf. Bei der Lösung nach Patentanspruch 1 ist der Engquerschnitt des Einführabschnitts kleiner als der Querschnitt einer Dieselpapfpistole und gleich oder größer ist als der Querschnitt einer Ottokraftstoffzapfpistole. Mit anderen Worten, die Dieselpapfpistole kann nicht ohne weiteres durch den Engquerschnitt hindurchgeführt werden, was für die Ottopapfpistole möglich ist. Der Betätigungsring weist an dem dem Tank zugekehrten Ende auf mindestens einer Seite des Spalts einen Betätigungsabschnitt auf. Der Betätigungsring ist in einem vorzugsweise topfförmigen Gehäuse schwimmend angeordnet, d.h. er kann sich seitlich begrenzt bewegen, wobei der Außendurchmesser des Betätigungsring im entspannten Zustand kleiner ist als die Innenabmessungen des Gehäuses. Dem tankseitigen Ende des Betätigungsring ist ein Verschlußmechanismus zugeordnet, der nach Anspruch 1 so ausgebildet ist, daß er in der Schließstellung für eine eingeführte Zapfpistole einen Anschlag darstellt. Wird daher bei der Erfindung eine Ottopapfpistole eingeführt, kann diese zwar den Betätigungsring ohne weiteres passieren, stößt jedoch gegen den Verschlußmechanismus und kann daher nicht weiter eingeführt werden. Dies kann von der Person, welche den Tank auffüllen will, ohne weiteres festgestellt werden, so daß sie den Irrtum korrigieren kann. Falls der Irrtum nicht bemerkt wird, würde ein Öffnen der Zapfpistole zu einem sofortigen Verschließen des Ventils in der Zapfpistole führen, da augenblicks ein Strömungsstau aufgrund des Verschlußmechanismus aufgebaut wird. Der Verschlußmechanismus muß den Durchgang nicht dicht abschließen. Eine ausreichende Drosselung der Kraftstoffströmung reicht für seine Funktion aus.

Wird hingegen gemäß Anspruch 1 eine Dieselpapfpistole mit größerem Durchmesser eingeführt, bewirkt diese ein Aufweiten des Betätigungsring. Damit

werden die dem Spalt zugekehrten Enden des Betätigungsringes voneinander entfernt. Diese Bewegung kann dazu ausgenutzt werden, den normalerweise geschlossenen Verschlußmechanismus in die geöffnete Stellung zu bewegen.

Die Lösung von Anspruch 2 dient der Anwendung der Erfindung auf einen kappenlosen Einfüllstutzen. Die Zapfpistole ist im Durchmesser in jedem Fall größer als der Durchmesser des Engquerschnitts, wenn der Verschlußmechanismus öffnen soll. Der Verschlußmechanismus hat ein bewegliches Verschlußselement, das den Durchgang im wesentlichen dicht abschließt.

Ein Getriebe, das notwendig ist, um die Bewegung des Betätigungsabschnitts des Betätigungsringes beim Einführen einer Zapfpistole in eine Öffnungsbewegung des Verschlußmechanismus zu übersetzen, kann bei der Erfindung denkbar einfach aufgebaut sein. Eine günstige Ausführungsform hierzu wird weiter unten noch erläutert. Da der Betätigungsring schwimmend gelagert ist, wird beim Einführen einer Zapfpistole mit kleinerem Außendurchmesser der Ring nicht aufgeweitet, sondern läßt die Zapfpistole ohne weiteres passieren. Der Verschlußmechanismus bleibt dann in der geschlossenen Stellung.

Der Verschlußmechanismus ist vorzugsweise derart ausgebildet, daß der Durchgang zum Tank weitgehend dicht verschlossen ist. Dadurch wirkt der erfindungsgemäße Einfüllstutzen als Schutz gegen Eindringen von Staub, Fremdkörpern, Schmutzwasser usw., wenn eine Verschlußkappe nicht vorgesehen ist.

In einer besonderen Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, daß der konische Einführabschnitt im Betätigungsring von radialen in Umfangsrichtung beabstandeten Rippen oder Lamellen gebildet ist. Die Rippen oder Lamellen verhindern ein Aufweiten des Betätigungsringes aufgrund z. B. von Spritzwasser unter Druck. Der Betätigungsring kann einteilig aus Kunststoff geformt werden,

das ausreichende Federeigenschaften verkörpert. Alternativ oder zusätzlich kann eine Ringfeder den Betätigungsring umgeben, die den Betätigungsring radial nach innen vorspannt.

In einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, daß der Verschlußmechanismus eine Verschlußklappe aufweist, mit der ein seitlicher Arm verbunden ist, der um eine Achse schwenkbar gelagert ist und die annähernd parallel zur Achse des topfförmigen Gehäuses verläuft. Der Arm weist einen Schlitz auf, in den der erste Betätigungsabschnitt des Betätigungsringes eingreift, während ein zweiter Betätigungsabschnitt begrenzt beweglich in einer etwas größeren ortsfesten Ausnehmung angeordnet ist.

Nach einer anderen Ausgestaltung der Erfindung weisen die Bestätigungsabschnitte Zapfen auf, wobei ein Zapfen in einen Schlitz der Verschlußklappe eingreift und der andere Zapfen in ein Loch eines Lagerbauteils. Das die Verschlußklappe lagernde Lagerbauteil kann von einer ortsfest befestigten Lagerscheibe gebildet sein, das ein Durchgangsloch für die Tankbefüllung aufweist, das annähernd coaxial ist mit der Verschlußklappe in der geschlossenen Stellung. Die Lagerscheibe weist ferner einen bogenförmigen Schlitz auf, durch den ein Befestigungszapfen hindurchgeführt ist zum Eingriff in den Schlitz des Arms der Verschlußklappe.

Die erfindungsgemäße Ausbildung eines Einfüllstutzens für Kraftstoff ist auch für kappenlose Einfüllstutzen geeignet, weil zum einen ein Schutz für Fehlbedienung besteht und zum anderen durch die Verschlußklappe ein ausreichender Schutz gewährleistet ist gegen das Eindringen von Fremdkörpern, Verunreinigungen usw. in den Tank des Kraftfahrzeugs.

In einer anderen Ausgestaltung der Erfindung weist der Verschlußmechanismus eine Verschlußklappe auf, die um eine Achse quer zur Achse des Betätigungs-rings schwenkbar gelagert ist. Sie ist vorzugsweise am Betätigungsring selbst gelagert, und dieser weist im Bereich des Spaltes einen Betätigungsabschnitt auf, der einen radialen Ansatz oder Vorsprung der Verschlußklappe übergreift, wenn diese in der Schließstellung ist. Eine Feder spannt die Verschlußklappe in diese Schließstellung vor. Bei dem Öffnen des Verschlußmechanismus über eine Zapfpistole muß zwar die Klappe ebenfalls gegen eine Federvorspannung aufgeschwenkt werden, die Federvorspannung kann jedoch sehr klein gehalten werden. Sie muß ausreichen, die Verschlußklappe in die Verschließstellung zu verstellen. Größeren Kräften, z.B. Spritzwasserdruck, muß sie nicht standhalten, weil die Klappe in der Schließstellung über den Betätigungsabschnitt des Betätigungs-rings verriegelt ist.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand von Zeichnungen näher erläutert.

Fig. 1 zeigt perspektivisch den vorderen Teil eines Einfüllstutzens nach der Erfindung in der Ansicht von schräg oben.

Fig. 2 zeigt die Explosionsdarstellung des Tankeinfüllstutzens nach Fig. 1.

Fig. 3 zeigt den Teil 3 der Explosionsdarstellung nach Fig. 2.

Fig. 4 zeigt perspektivisch einen Teil des erfindungsgemäßen Einfüllstutzens mit einer Verschlußklappe.

Fig. 5 zeigt eine ähnliche Darstellung wie Fig. 4, jedoch zusätzlich die an die Darstellung nach Fig. 4 angebrachte Lagerscheibe.

- Fig. 6 zeigt die Ergänzung des Teils nach Fig. 5 mit einem Betätigungsring.
- Fig. 7 zeigt die Rückseite des Lagerrings nach Fig. 5 mit der Verschußklappe.
- Fig. 8 zeigt perspektivisch die Draufsicht auf den Betätigungsring nach Fig. 6 in vergrößerter Darstellung mit der darunter liegenden Verschußklappe.
- Fig. 9 zeigt die Seitenansicht des gesamten Einfüllstutzens nach der Erfindung.
- Fig. 10 zeigt perspektivisch einen Betätigungsring einer weiteren Ausführungsform nach der Erfindung.
- Fig. 11 zeigt die Druntersicht unter die Darstellung nach Fig. 10.
- Fig. 12 zeigt den Betätigungsring nach den Fig. 10 und 11 in Verbindung mit einem Gehäuseeinsatz.
- Fig. 13 zeigt perspektivisch ein äußeres topfförmiges Gehäuse, welches über die Anordnung nach Fig. 12 geschoben ist.
- Fig. 14 zeigt die Druntersicht unter die Darstellung nach Fig. 12.
- Fig. 15 zeigt die Druntersicht unter die Darstellung nach Fig. 13.

In den Fign. 2 und 3 ist ein topfförmiges Gehäuse 10 dargestellt mit einer Eingangsöffnung 12 an einem Ende und einem seitlichen Ansatz 14 am anderen Ende. Das andere Ende ist dem nicht gezeigten Tank eines Automobils zugekehrt. Unterhalb des topfförmigen Gehäuses 10 ist ein Betätigungsring 16 dargestellt, der bei 18 geteilt ist. Auf jeder Seite des Spaltes 18 ist in den Fign. 2 und 3 am unteren Ende jeweils ein Lappen 20 bzw. 22 angeformt, der annähernd radial absteht und der an der Unterseite jeweils einen Zapfen 24 bzw. 26 aufweist. Die Zapfen 24, 26 erstrecken sich achsparallel.

Im Inneren des Betätigungsrings sind mehrere radiale Rippen 28 vorgesehen, die in gleichmäßigen Umfangsabständen angeordnet sind. Die Rippen bilden einen Einführabschnitt, der sich von dem kappenförmigen Gehäuse 10 fort verengt. Der Betätigungsring 16 wird in das kappenförmige Gehäuse 10 eingesetzt. Im entspannten Zustand ist der Außendurchmesser des Betätigungsrings 16 deutlich kleiner als der Innendurchmesser des topfförmigen Gehäuses 10.

Mit Hilfe von drei Schrauben 30 wird ein Lagerring 32 mit einem Gegenring 34 verschraubt, zugleich erfolgt eine Verschraubung mit einem Gehäuse 36, das ein nicht gezeigtes kappenloses Einfüllsystem beinhaltet, auf das im einzelnen nicht eingegangen werden soll. Ein solches System wurde weiter oben bereits durch Bezugnahme auf eine französische Druckschrift erläutert. Es erlaubt das Einführen einer Zapfpistole durch Öffnen einer Verschußklappe auf automatischem Wege, indem die Zapfpistole die Verschußklappe öffnet und den Weg für den Kraftstoff freigibt. Dieser Teil ist in Fig. 2 links von der Gruppe 3 gezeigt. Er soll jedoch im einzelnen nicht beschrieben werden.

Durch die Verbindung der Scheiben 32, 34 mit dem Gehäuse 36 sind auch diese Teile ortsfest in geeigneter Weise an der Karosserie des Automobils angebracht, was im einzelnen nicht dargestellt ist. Zwischen den Scheiben 32, 34 ist eine

Verschlußklappe 38 dargestellt. Sie weist eine annähernd kreisrunde Verschlußplatte 40 auf, einen radialen Arm 42 und ein Lagerauge 44. Das Lagerauge wirkt mit einem achsparallelen Stift 46 auf der der Verschlußklappe 38 zugekehrten Seite der Lagerscheibe 32 zusammen. Die Lagerscheibe hat ein Durchgangsloch 48, das mit der Öffnung 12 annähernd axial ausgerichtet ist und ebenfalls koaxial ist zu einer Öffnung 50 in der Scheibe 34.

In der Lagerscheibe 32 ist ein bogenförmiger Schlitz 52 geformt, durch den hindurch sich der Zapfen 26 erstreckt. Ein annähernd radiales Langloch 54 nimmt den zweiten Zapfen 24 auf. Der Zapfen 26 greift in einen radialen länglichen Schlitz 56 des Arms 42.

In Fig. 4 erkennt man die Scheibe 34, die mit dem Gehäuse 36 durch die Schraubverbindung (nicht gezeigt) verbindbar ist. Außerdem erkennt man die Verschlußplatte 40, welche den Durchgang 50 (Fig. 3) verschließt, wobei das Lagerauge 44 mit einem achsparallelen Zapfen 58 der Scheibe 34 zusammenwirkt. Der Zapfen 58 ist hohl zur Aufnahme des Zapfens 46 der Lagerscheibe 32.

In Fig. 5 ist gezeigt, wie mit der Scheibe 34 und der Verschlußklappe 38 die Lagerscheibe 32 zusammengesetzt ist. In Fig. 6 ist gezeigt, wie zusätzlich der Betätigungsring 16 auf die Lagerscheibe 32 gesetzt ist. Im Unterschied zur Darstellung nach den Fig. 1 bis 3 weist der Betätigungsring 16 keine Rippen, sondern sektorförmige Lamellen 28a auf, die zusammen einen sich zum Tank hin verjüngenden Einführabschnitt bilden. Dies ist etwas deutlicher in Fig. 8 herausgestellt. Der Engquerschnitt ist mit 60 angegeben. Der Durchmesser des Engquerschnitts ist geringfügig größer als der Durchmesser für die Ottozapfpistole, jedoch deutlich kleiner als der Durchmesser für die Dieselpapfpistole. Wird daher eine Dieselpapfpistole in den Betätigungsring eingeführt, muß er

den Betätigungsring 16 aufweiten, um weiter vorgetrieben zu werden. Dadurch vergrößert sich der Spalt 18 und die Lappen 20, 22 werden auseinander bewegt.

In Fig. 7 ist die dem Tank zugekehrte Seite der Lagerscheibe 32 mit der Verschußklappe 38 dargestellt. Man erkennt, wie der Betätigungszapfen 26 sich durch den bogenförmigen Schlitz 52 der Lagerscheibe 32 erstreckt in Eingriff mit dem Schlitz 56. Der zweite Zapfen 24 befindet sich im langgestreckten Schlitz 54. Ein Auseinanderbewegen der Zapfen 24, 26 führt daher zu einem Schwenken der Verschußklappe 38 in Uhrzeigerrichtung, wodurch das Durchgangsloch 48 der Lagerscheibe 32 geöffnet wird. Dadurch kann die Zapfpistole weiter vorgeführt werden in Richtung Tank zur Betätigung des Einfüllsystems, das sich im Gehäuse 36 befindet.

Wie schon erwähnt, sind die Teile 32, 34 und Gehäuse 36 über die Schrauben 30 miteinander verschraubt. Die Anbringung des Gehäuses 36 an der Karosserie ist im einzelnen nicht dargestellt. Die Anbringung des topfförmigen Gehäuses 10, welches den Betätigungsring 16 aufnimmt an der Lagerscheibe 32, ist nicht dargestellt. Hier kann ebenfalls eine Schraubbefestigung, eine Klebung oder dergleichen vorgenommen werden.

Wie der Betätigungsring 16, können auch die übrigen Teile des dargestellten Einfüllstutzens aus einem geeigneten Kunststoffmaterial hergestellt werden.

Wird eine Anordnung gemäß Teil 3 in Fig. 2 ohne das weitere System verwendet, bildet es einen Einfüllstutzen mit Kappe (nicht dargestellt), der einen Schutz für Dieselmotoren durch Fehlbetankung mit Ottokraftstoff bildet. Wird hingegen das komplette System von Fig. 2 verwendet, ist ein kappenloser Einfüllstutzen verwirklicht, ohne daß ein Schutz gegen Fehlbetankung erforderlich ist, z. B. bei seiner Verwendung für Ottomotoren.

In den Fign. 10 bis 15 ist eine andere Ausführungsform eines Einfüllstutzen für das Einfüllen von Dieselmkraftstoff dargestellt. In den Fign. 10 und 11 ist ein Betätigungsring 60 zu erkennen, der ähnlich aufgebaut ist wie der Betätigungsring 16 nach den voranstehenden Figuren. Er weist an der Innenseite eine Reihe von durch einen Schlitz beabstandeten Lamellen 62 auf, die einen sich in Fig. 11 von oben nach unten verjüngenden Eintrittsabschnitt für eine nicht gezeigte Kraftstoffpistole bilden. Der Betätigungsring 60 ist durch einen achsparallelen Spalt 64 geteilt, und auf jeder Seite des Spalts 64 weist der Ring achsparallele Ansätze 66, 68 auf, die gegenüberliegende Einschnitte aufweisen. In Fig. 10 ist ein Einschnitt mit 70 bezeichnet.

Auf der dem Spalt 64 gegenüberliegenden Seite weist der Betätigungsring 60 zwei im Umfangsabstand angeordnete Lageransätze 72, 74 auf. Eine Verschlussklappe 76 ist mit einem gabelförmigen radialen Ansatz 76 versehen, der mit Hilfe eines Lagerstiftes 80 in den Lageransätzen 72, 74 schwenkbar gelagert ist. Innerhalb des gabelförmigen Ansatzes 78 befindet sich eine Schraubenfeder 82 mit einem verlängerten Schenkel 84 an einem Ende, der gegen die Oberseite der Verschlussklappe 76 anliegt. Dadurch wird die Verschlussklappe 76 in die Schließstellung vorgespannt.

Gegenüber dem gabelförmigen Ansatz 78 ist ein radialer Vorsprung 86 an der Verschlussklappe 76 geformt. Er greift seitlich in die gegenüberliegenden Einschnitte 70 der Ansätze 66, 68. Dadurch ist die Verschlussklappe 76 in der in Fig. 10 gezeigten Schließstellung verriegelt.

In Fig. 12 ist ein konischer Ringkörper oder Einsatz 90 dargestellt, der sich in Fig. 12 von oben nach unten erweitert. Der Betätigungsring 60 ist auf die nach oben weisende Stirnseite 92 aufgestellt. Am gegenüberliegenden Ende weist der

konische Einsatz 90 zwei radiale Flansche 94, 96 auf. Außerdem weist der konische Einsatz 90 an seiner Außenseite in Abständen Verriegelungsnasen 98 auf. In Fig. 13 ist ein topfförmiges Gehäuse 100 dargestellt, das einen unteren konischen Gehäuseteil 102 und einen sich daran oben anschließenden zylindrischen Gehäuseteil 104 aufweist. Das Gehäuseteil 104 ist mit einem Boden 106 versehen, der eine Durchbrechung 108 aufweist, durch welche der Betätigungsring 60 mit Verschußklappe 76 zu erkennen ist. Das topfförmige Gehäuse 100 ist außen in Umfangsabständen mit Verstärkungsrippen 110 versehen und am unteren Ende mit zwei diametral gegenüberliegenden Flanschen 112, 114 am in Fig. 13 unteren Ende geformt. Im konischen Gehäuseteil 102 sind außerdem Verriegelungsöffnungen 112 zu erkennen.

Der Betätigungsring 60 wird von innen gegen den Boden 106 des Gehäuses 100 gestellt, wie in Fig. 14 zu erkennen, wobei zwischen der Außenseite des Ringes 60 und der Innenseite des Gehäuseteils 104 Platz ist, so daß sich der Betätigungsring begrenzt frei seitlich innerhalb des Gehäuseteils 104 bewegen kann. Bei der Montage wird anschließend der konische Einsatz 90 in das Gehäuse 100 eingesetzt, wobei die Außenabmessungen des konischen Einsatzes 90 annähernd den Innenabmessungen des Gehäuseteils 102 entsprechen und die Verriegelungsnasen 98 in die Verriegelungsöffnungen 112 eingreifen, wie dies in Fig. 13 dargestellt ist. Wie in Fig. 15 zu erkennen, greifen die Flansche 94, 96 des konischen Einsatzes 90 in die Lücken der Flansche 112, 114 annähernd passend ein, so daß ein vollständiger Kreis entsteht. Der Einsatz 90 ist somit im Gehäuse 100 festgelegt und sichert seinerseits axial den Betätigungsring 60 im Gehäuse 100. Der Betätigungsring kann, wie erwähnt, sich jedoch radial begrenzt bewegen.

Wird eine Ottokraftstoffzapfpistole in die Anordnung nach den Fign. 13 und 15 eingeführt, bleiben die Lamellen 62 ohne radiale Beaufschlagung. Die Ver-

schlußklappe 76 bleibt daher in der in den Figuren dargestellten Schließstellung, und dem Bediener ist es nicht möglich, die Zapfpistole weiter einzuführen. Wird hingegen die im Durchmesser größere Dieselmotorkraftstoffzapfpistole eingeführt, wird der Betätigungsring 60 aufgeweitet, und zwar so weit, daß die in den Figuren dargestellte Schließstellung der Verschußklappe 76 verlassen werden kann, indem mit Hilfe der Zapfpistole die Verschußklappe 76 aufgeschwenkt wird. Nunmehr kann der Einfüllvorgang beginnen. Wird die Zapfpistole wieder herausgezogen, gelangt die Klappe augenblicklich in die in den Figuren dargestellte Schließstellung zurück, und der Betätigungsring 60 zieht sich wieder zusammen, um die Verschußklappe 76 wieder in der Verschießstellung zu verriegeln.

05. Aug. 20

Ansprüche:

1. Einfüllstutzen für das Einfüllen von Dieselmkraftstoff in einen Fahrzeugtank mit den folgenden Merkmalen:

- ein geschlitzter Betätigungsring (16) aus federndem Material oder mit einem Federmittel für eine radiale Vorspannung mit einem Spalt (18) weist einen Einführabschnitt auf, der sich in Richtung des Fahrzeugtanks konisch verengt, wobei der Engquerschnitt (60) kleiner ist als der Querschnitt einer Dieselmzapfpistole und gleich oder größer ist als der Querschnitt einer Ottokraftstoffzapfpistole
- der Betätigungsring (16) weist an dem dem Tank zugekehrten Ende auf mindestens einer Seite des Spalts (18) einen Betätigungsabschnitt auf
- der Betätigungsring (16) ist in einem Gehäuse (10) schwimmend angeordnet, wobei der Außendurchmesser des Betätigungsring (16) im entspannten Zustand kleiner ist als die Innenabmessungen des Gehäuses (10)
- ein Verschlußmechanismus ist dem tankseitigen Ende des Betätigungsring (16) zugeordnet und so ausgebildet, daß er in der Schließstellung für eine eingeführte Ottokraftstoffzapfpistole einen Anschlag darstellt
- der Betätigungsabschnitt des Betätigungsring greift am Verschlußmechanismus an, wodurch der Verschlußmechanismus aus der geschlossenen in die geöffnete Stellung bewegt wird, wenn durch die Dieselmzapfpistole der Betätigungsring (16) aufgeweitet und der Betätigungsabschnitt verstellt wird.

2. Einfüllstutzen für das Einfüllen in einen Fahrzeugtank mittels Zapfpistole mit den folgenden Merkmalen:

- ein geschlitzter Betätigungsring (16) aus federndem Material oder mit einem Federmittel für eine radiale Vorspannung mit einem Spalt (18) weist einen Einführabschnitt auf, der sich in Richtung des Fahrzeugtanks konisch verengt, wobei der Engquerschnitt (60) kleiner ist als der Querschnitt einer Zapfpistole
- der Betätigungsring (16) weist an dem dem Tank zugekehrten Ende auf mindestens einer Seite des Spalts (18) einen Betätigungsabschnitt auf
- der Betätigungsring (16) ist in einem Gehäuse (10) schwimmend angeordnet, wobei der Außendurchmesser des Betätigungsring (16) im entspannten Zustand kleiner ist als die Innenabmessungen des Gehäuses (10)
- ein Verschlußmechanismus ist dem tankseitigen Ende des Betätigungsring (16) zugeordnet und verschließt mit einem beweglich gelagerten Verschlußelement annähernd dicht den Durchgang zum Tank
- der Betätigungsabschnitt des Betätigungsring greift am Verschlußmechanismus an, wodurch der Verschlußmechanismus aus der geschlossenen in die geöffnete Stellung bewegt wird, wenn durch die Zapfpistole der Betätigungsring (16) aufgeweitet und der Betätigungsabschnitt verstellt wird.

3. Einfüllstutzen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Verschlußmechanismus in der Schließstellung den Durchgang zum Tank annähernd dichtend abschließt.

4. Einfüllstutzen nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der konische Einführabschnitt des Betätigungsringes von radialen in Umfangsabstand beabstandeten Rippen (28) oder Lamellen (28a) gebildet ist.
5. Einfüllstutzen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Verschlußmechanismus eine Verschlußklappe (38) aufweist mit einem seitlichen Arm (42), der um eine Achse schwenkbar gelagert ist, die parallel zur Achse eines topfförmigen Gehäuses (10) verläuft und der Arm (42) einen Schlitz (56) aufweist, in den der Betätigungsabschnitt des Betätigungsringes (16) eingreift, während ein zweiter Betätigungsabschnitt annähernd ortsfest angeordnet ist.
6. Einfüllstutzen nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Betätigungsabschnitte Zapfen (24, 26) aufweisen, wobei ein Zapfen (26) in einen Schlitz (56) der Verschlußklappe (38) eingreift und der andere Zapfen in ein Loch eines Lagerbauteils (32) eingreift, das die Verschlußklappe (38) lagert, wobei das Loch eine begrenzte Bewegung des anderen Zapfens erlaubt.
7. Einfüllstutzen nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Lagerbauteil eine ortsfest befestigte Lagerscheibe (32) ist, die ein Durchgangsloch (48) aufweist und die zwischen der Verschlußklappe (38) und dem Betätigungsring (16) angeordnet ist und die Lagerscheibe (32) einen bogenförmigen Schlitz (52) aufweist, durch den hindurch der eine Befestigungszapfen (26) geführt ist in Eingriff mit dem Schlitz (52) des Arms der Verschlußklappe (38).
8. Einfüllstutzen nach Anspruch 6 und 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Loch (54) ebenfalls länglich ist und annähernd radial verläuft.

9. Einfüllstutzen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Verschlußmechanismus eine Verschlußklappe (76) aufweist, die um eine Achse quer zur Achse des Betätigungsring (60) schwenkbar am Gehäuse gelagert und von einer Feder (82) in Schließrichtung vorgespannt ist, die Verschlußklappe (76) einen seitlichen Vorsprung (86) aufweist, mindestens ein Betätigungsabschnitt (66, 68) des Betätigungsring (60) so ausgebildet ist, daß er den Vorsprung (86) übergreift, wenn die Verschlußklappe (76) in ihrer Schließstellung ist und der Betätigungsabschnitt (66, 68) den Vorsprung (86) freigibt, wenn der Betätigungsring (60) von der Zapfpistole ausgeweitet wird.
10. Einfüllstutzen nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Verschlußklappe (76) auf der dem Spalt (64) gegenüberliegenden Seite am Betätigungsring (60) gelagert ist.
11. Einfüllstutzen nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß ein topfförmiges Gehäuse (100) vorgesehen ist, dessen Boden (106) einen Durchgang (66) aufweist, der vom Verschlußmechanismus in seiner Schließstellung verschlossen ist, der Betätigungsring (60) am Boden (106) des topfförmigen Gehäuses (100) anliegt, ein ringförmiger Einsatz (90) vorgesehen ist, der in das topfförmige Gehäuse (100) annähernd passend eingesetzt und daran befestigbar ist, wobei das innere Ende des ringförmigen Einsatzes (90) gegen die zugekehrte Stirnseite des Betätigungsring (60) zur Anlage kommt.
12. Einfüllstutzen nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß das topfförmige Gehäuse (100) und der ringförmige Einsatz (90) aus Kunststoff geformt sind, der ringförmige Einsatz (90) außen Verriegelungsvorsprünge

(98) aufweist, die mit komplementären Verriegelungsöffnungen (112) des topfförmigen Gehäuses (100) zusammenwirken, um den ringförmigen Einsatz (90) im topfförmigen Gehäuse (100) festzulegen.

05. Aug. 2004

Zusammenfassung

Einfüllstutzen für das Einfüllen von Dieselkraftstoff in einen Fahrzeugtank mit den folgenden Merkmalen:

- ein geschlitzter Betätigungsring aus federndem Material oder mit einem Federmittel für eine radiale Vorspannung mit einem Spalt weist einen Einführabschnitt auf, der sich in Richtung des Fahrzeugtanks konisch verengt, wobei der Engquerschnitt kleiner ist als der Querschnitt einer Dieselpistole und gleich oder größer ist als der Querschnitt einer Ottokraftstoffpistole
- der Betätigungsring weist an dem dem Tank zugekehrten Ende auf mindestens einer Seite des Spalts einen Betätigungsabschnitt auf
- der Betätigungsring ist in einem Gehäuse schwimmend angeordnet, wobei der Außendurchmesser des Betätigungsringes im entspannten Zustand kleiner ist als die Innenabmessungen des Gehäuses
- ein Verschlußmechanismus ist dem tankseitigen Ende des Betätigungsringes zugeordnet und so ausgebildet, daß er in der Schließstellung für eine eingeführte Ottokraftstoffpistole einen Anschlag darstellt
- der Betätigungsabschnitt des Betätigungsringes greift am Verschlußmechanismus an, wodurch der Verschlußmechanismus aus der geschlossenen in die geöffnete Stellung bewegt wird, wenn durch die Dieselpistole der Betätigungsring aufgeweitet und der Betätigungsabschnitt verstellt wird.

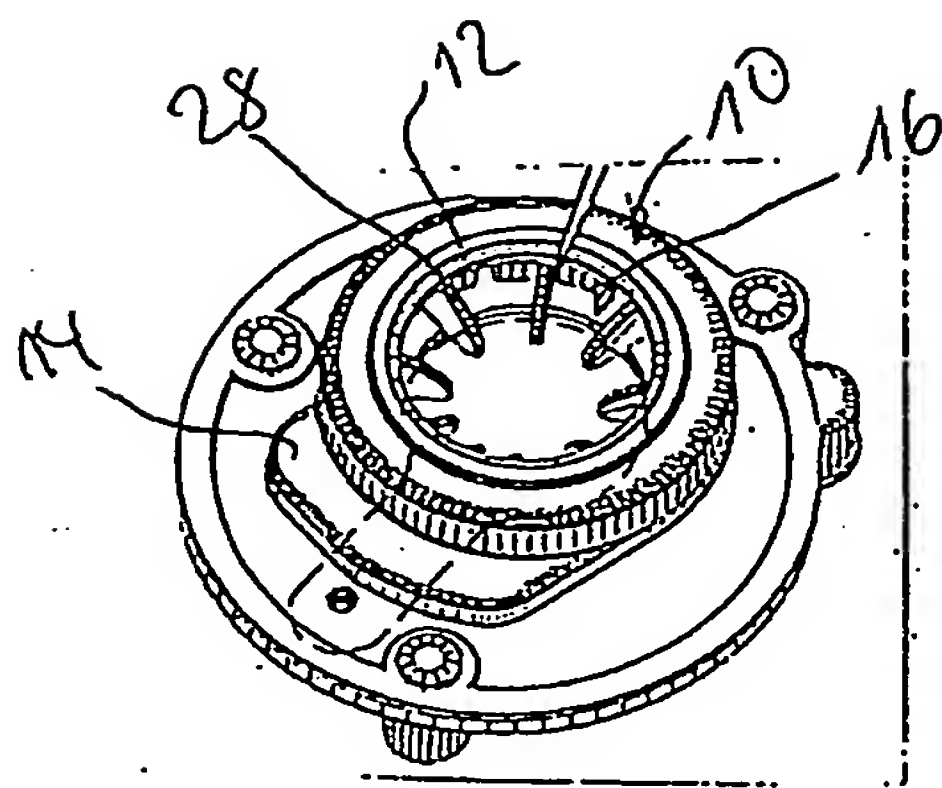


Fig 1

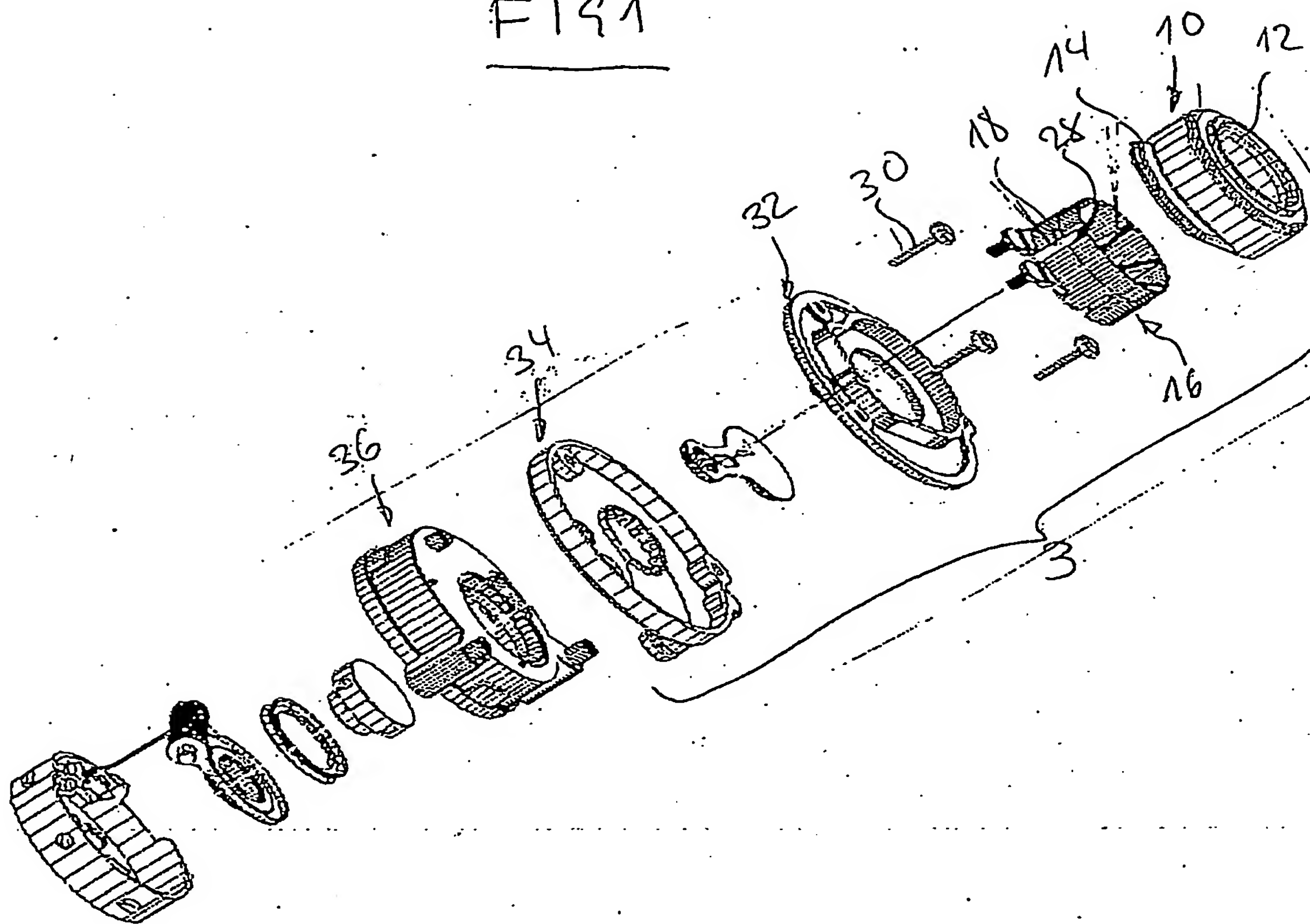


Fig 2

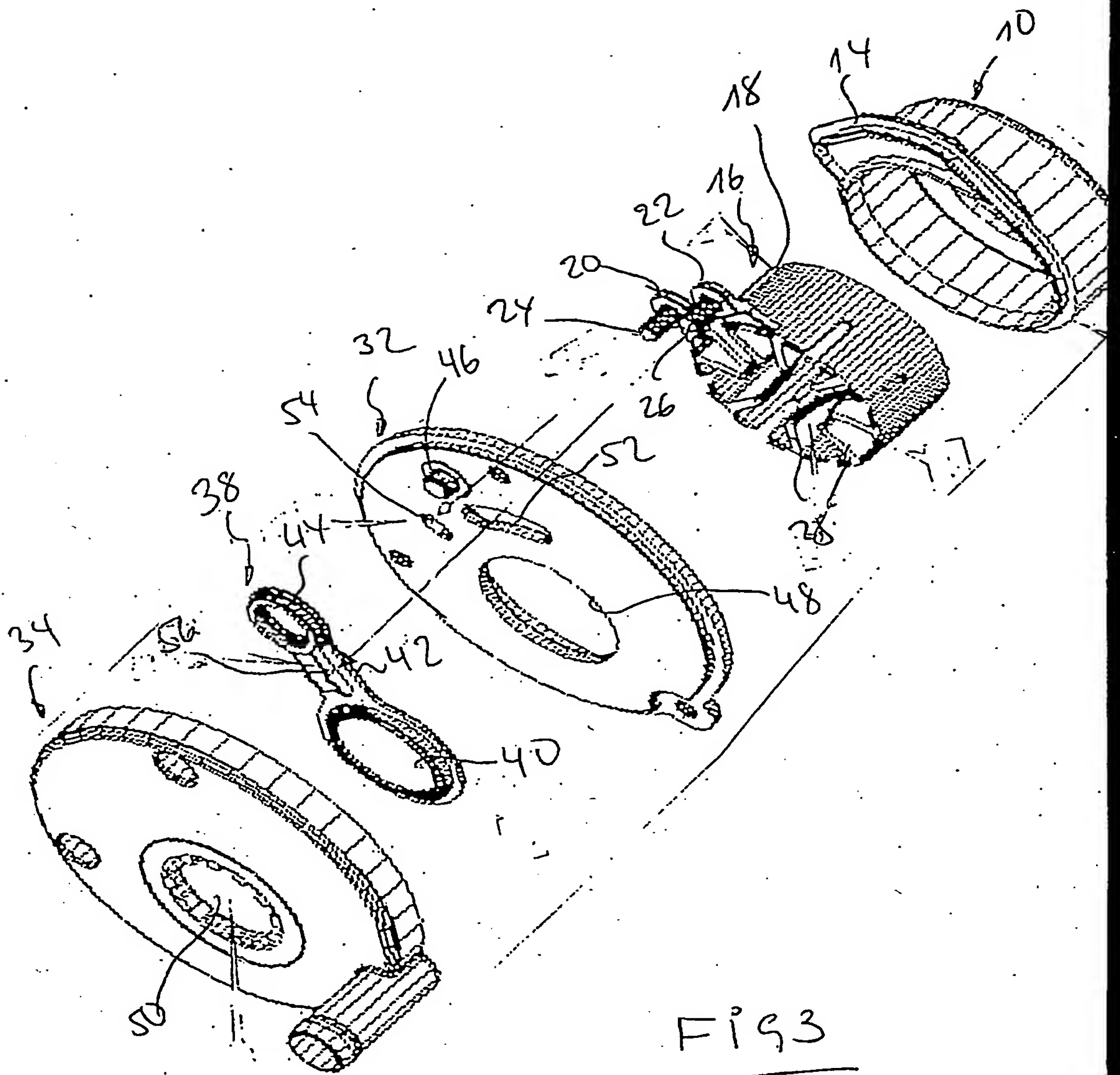
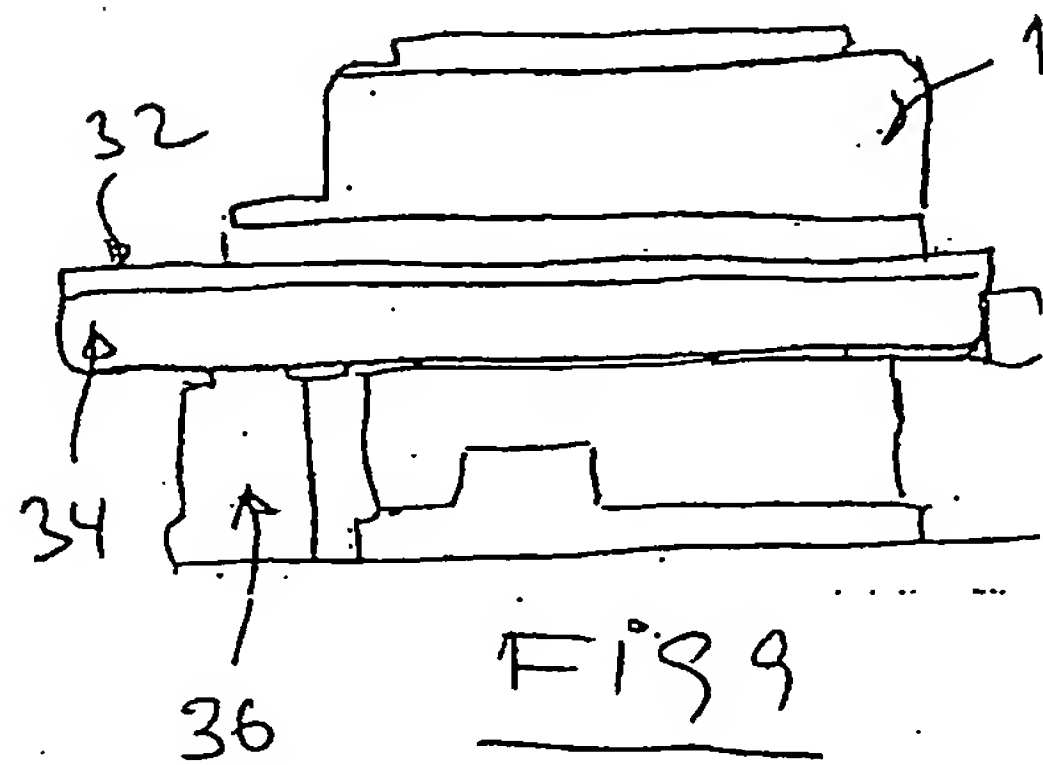
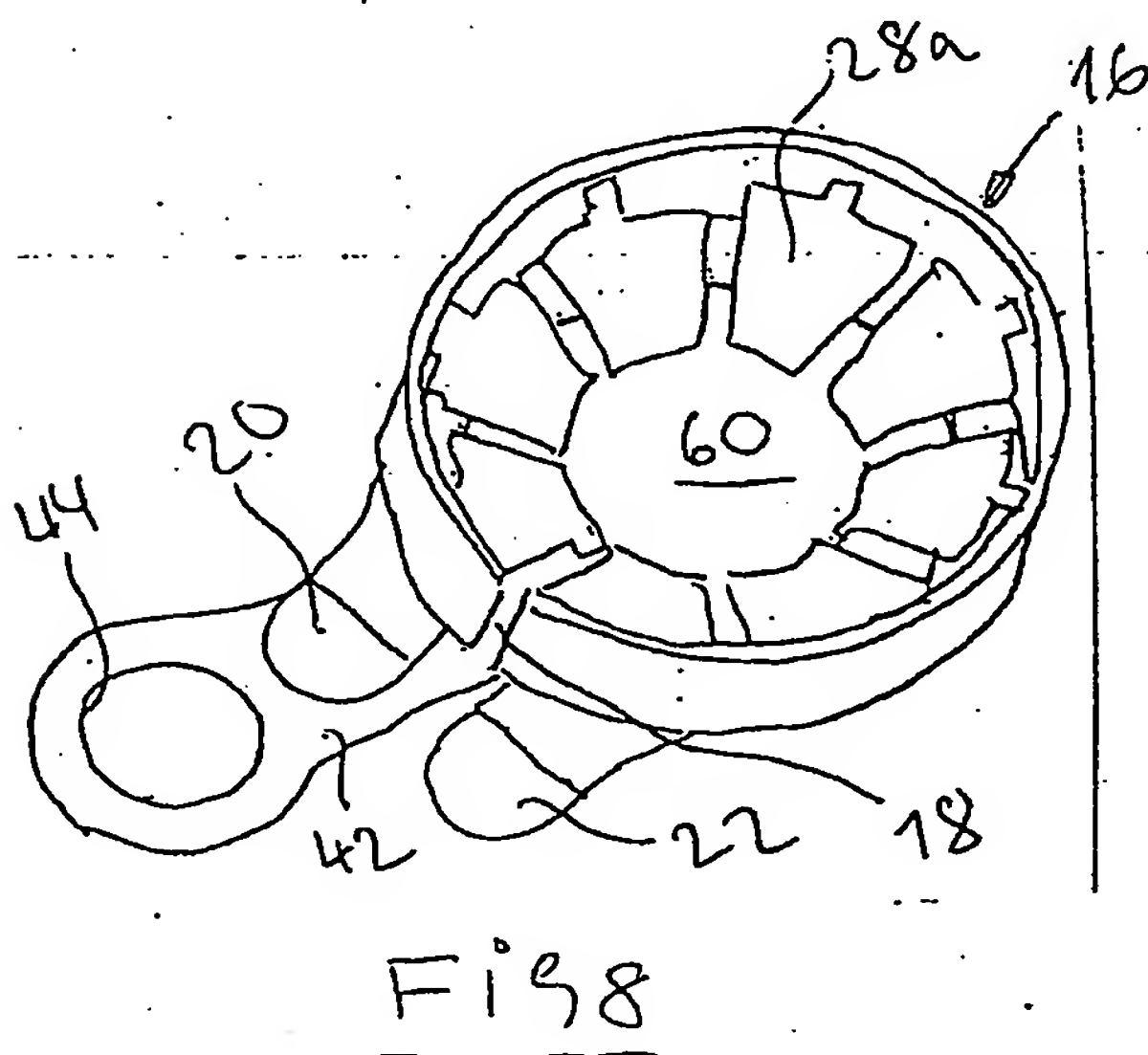
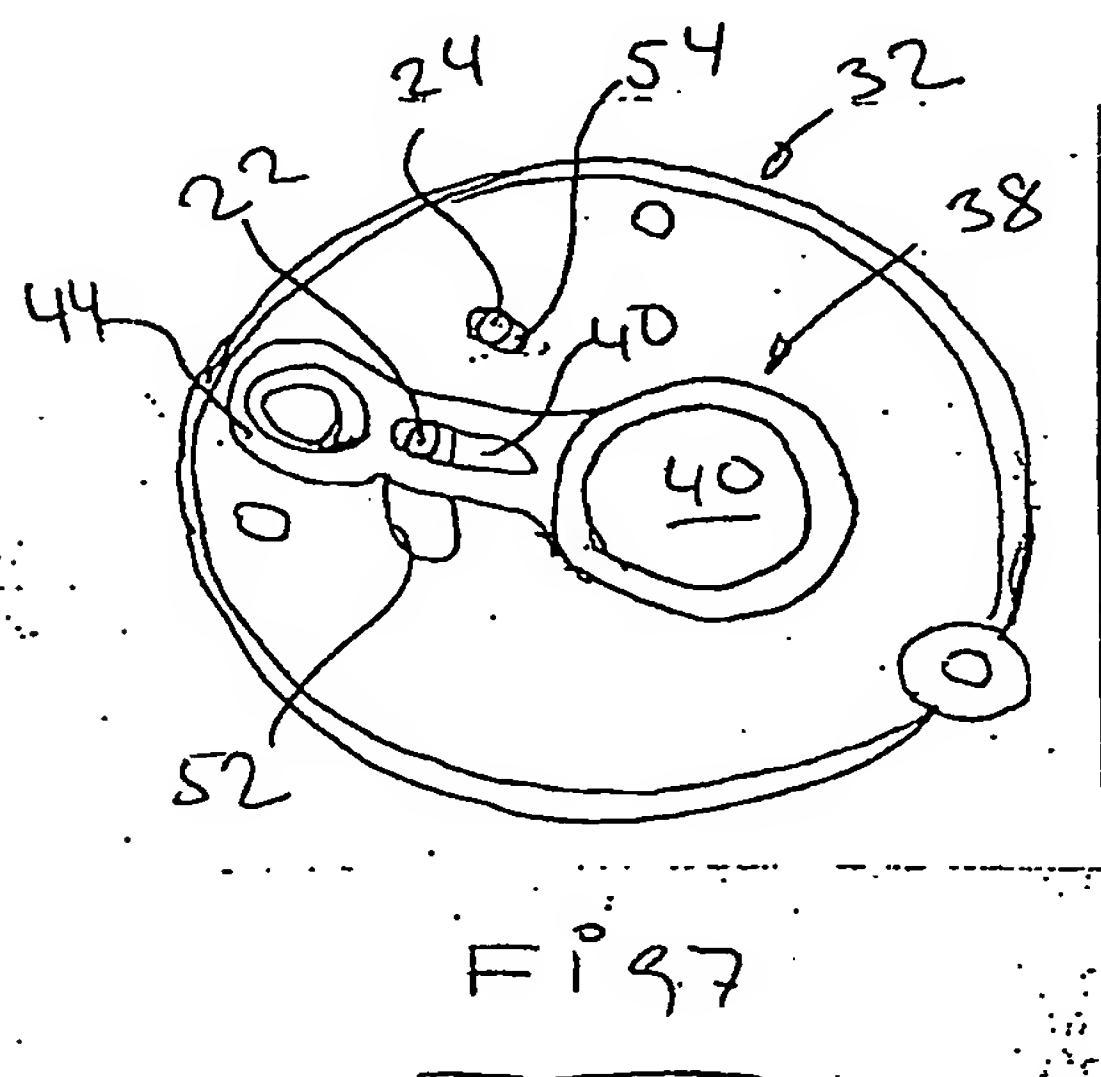
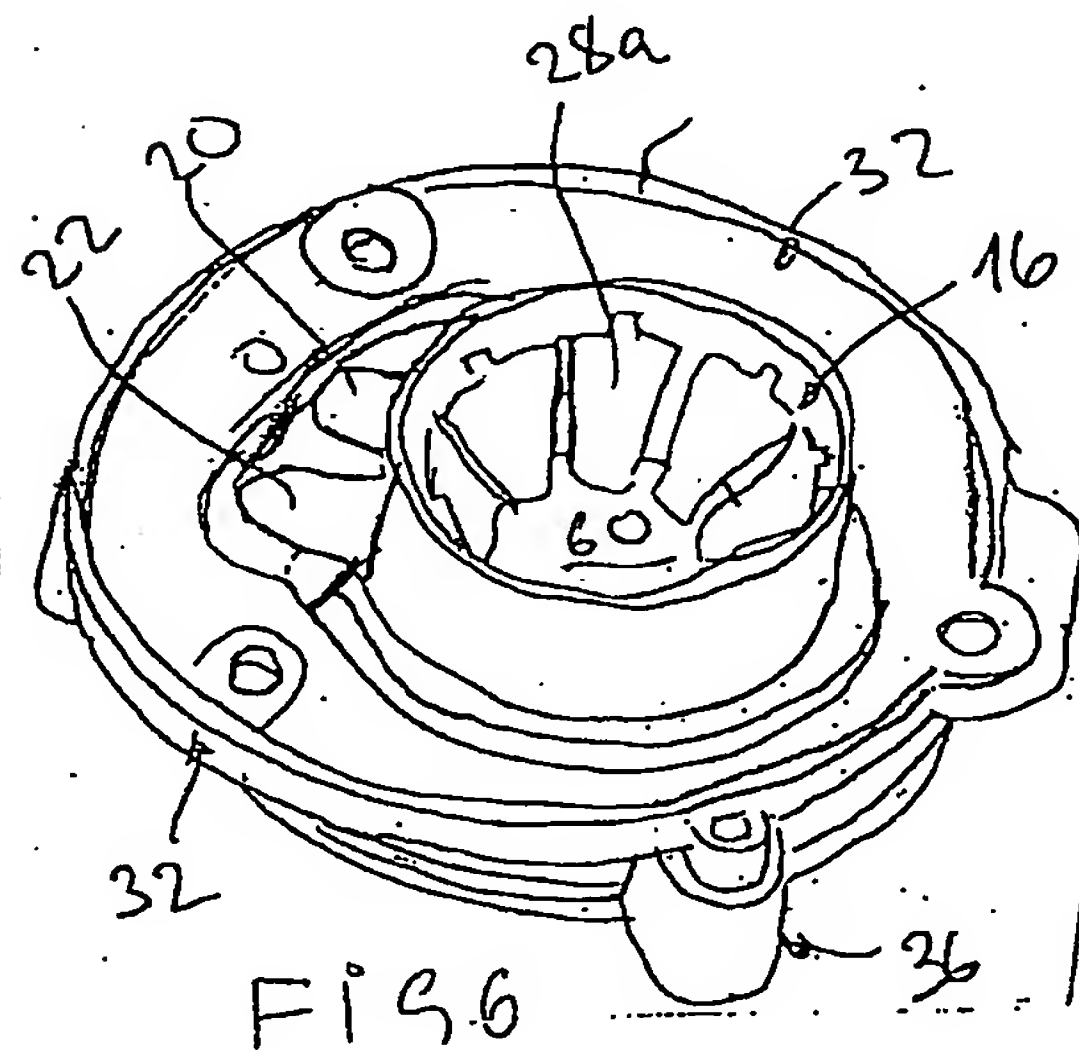
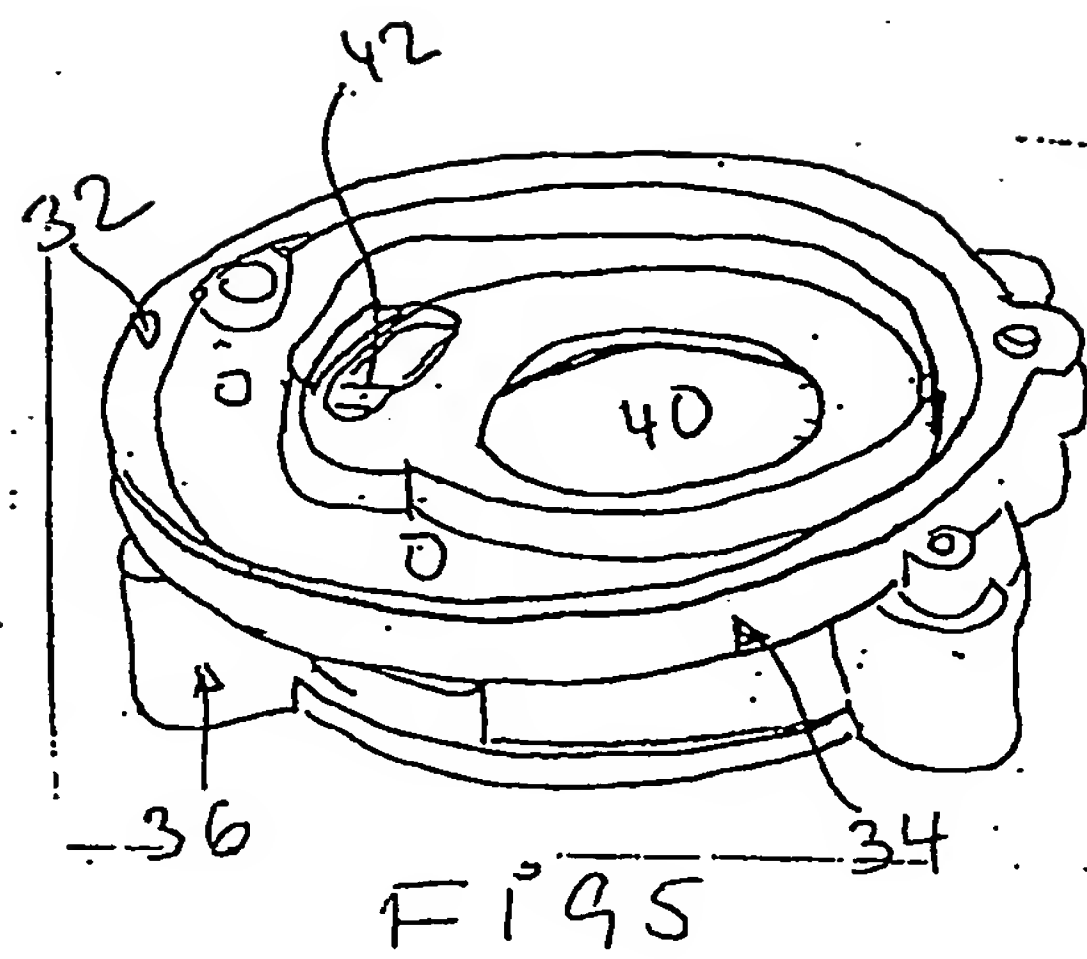
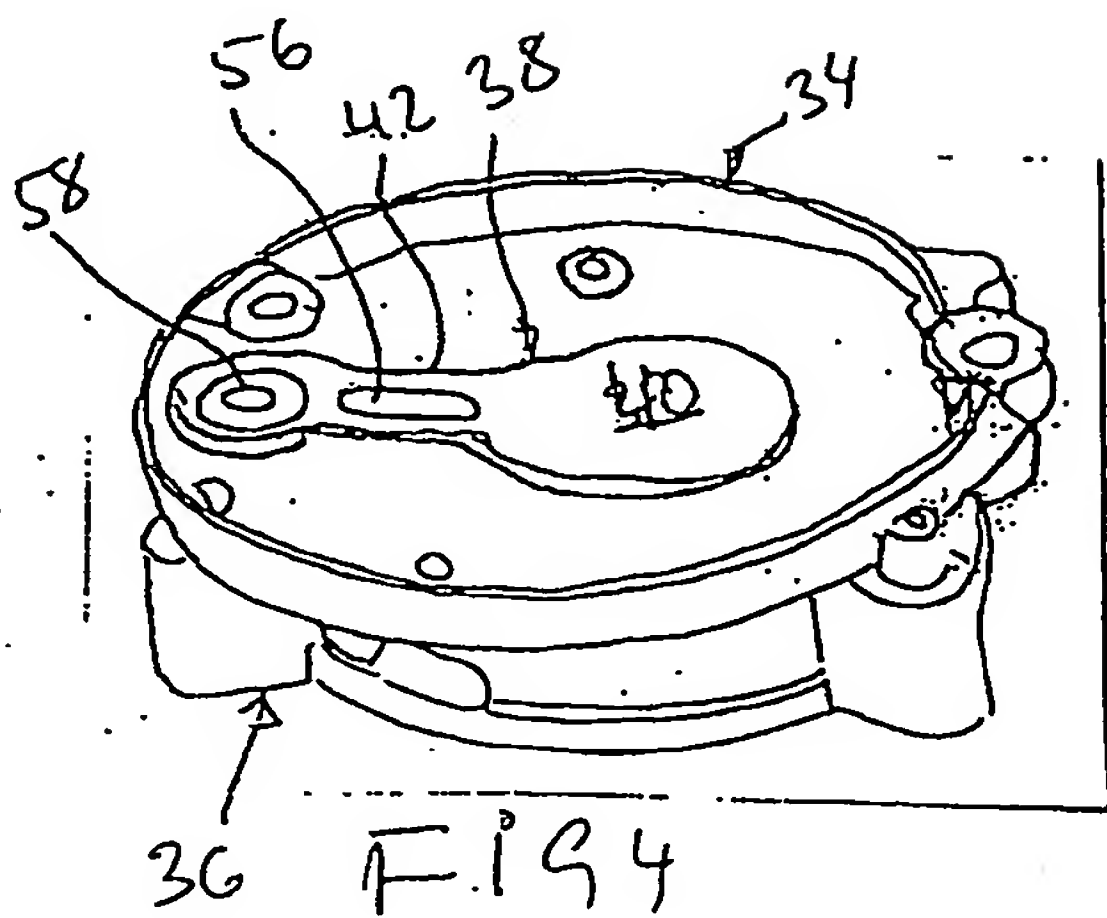
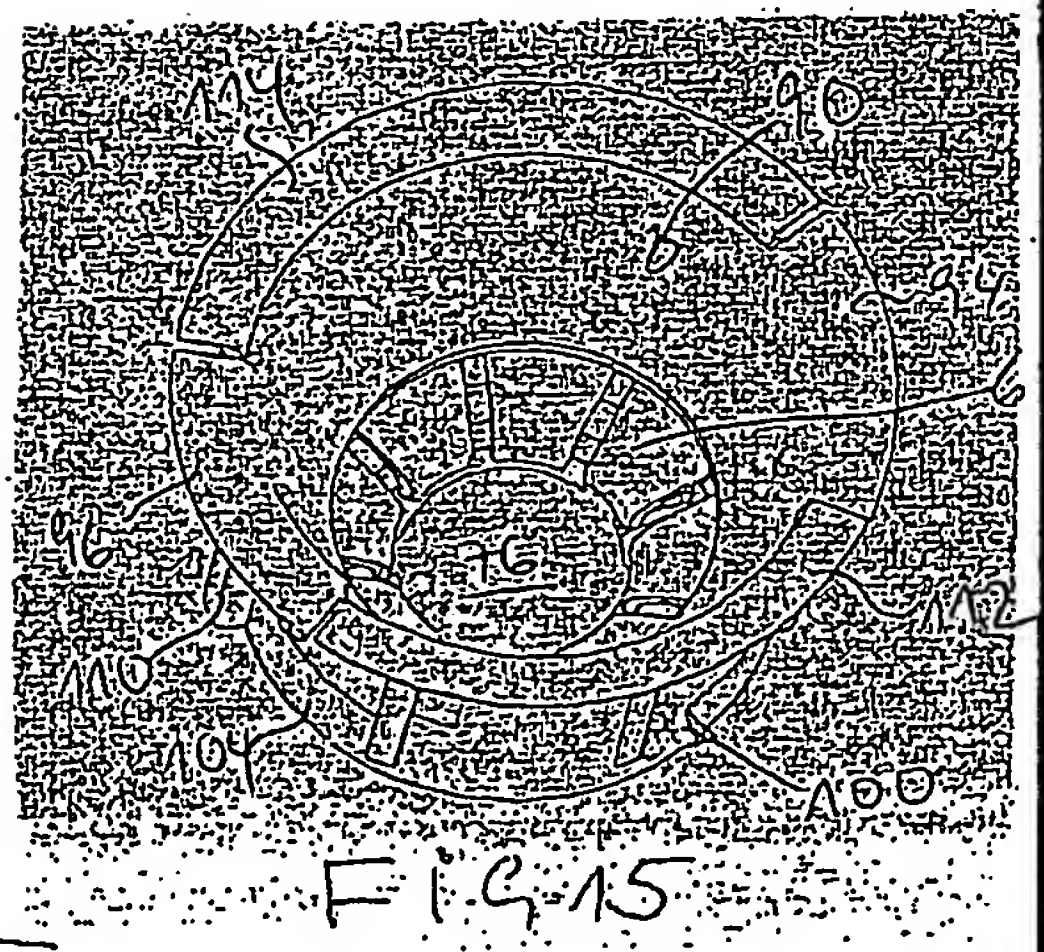
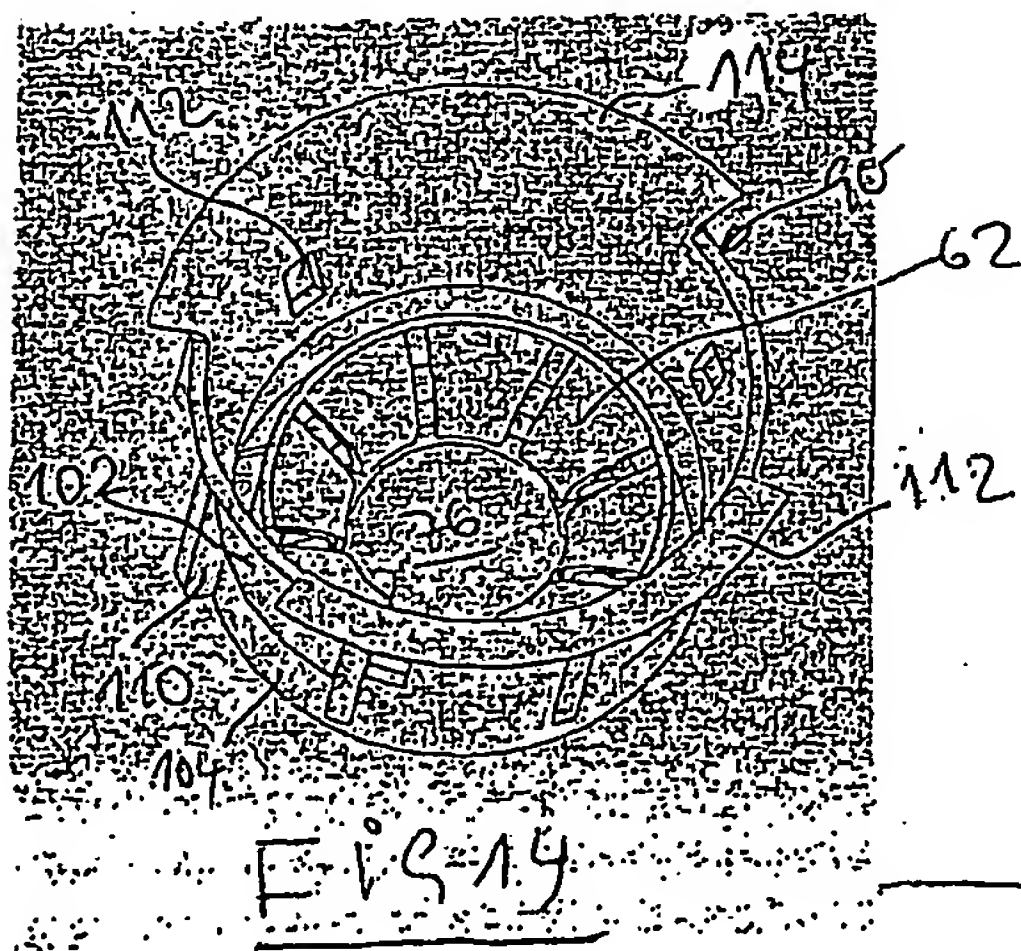
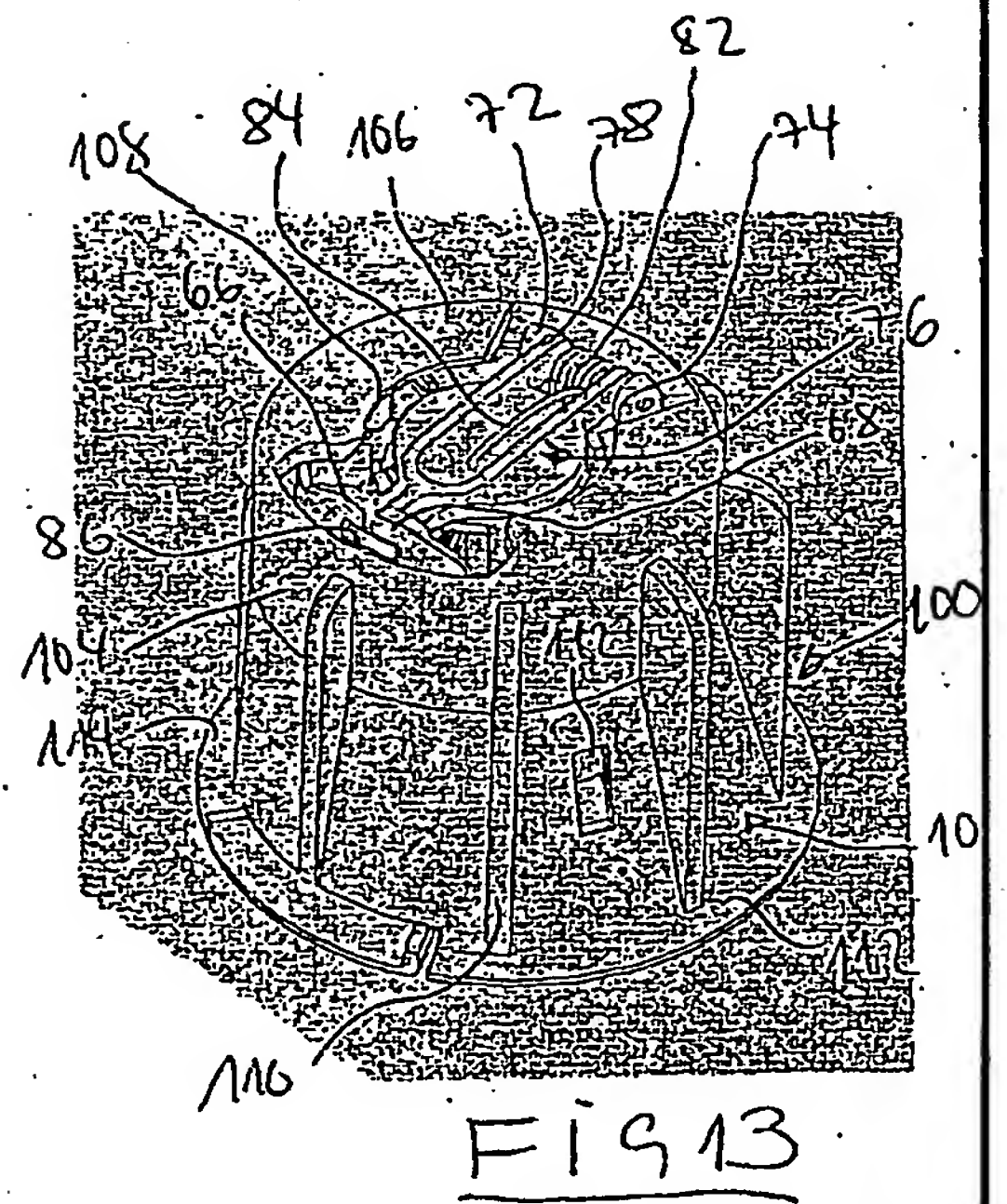
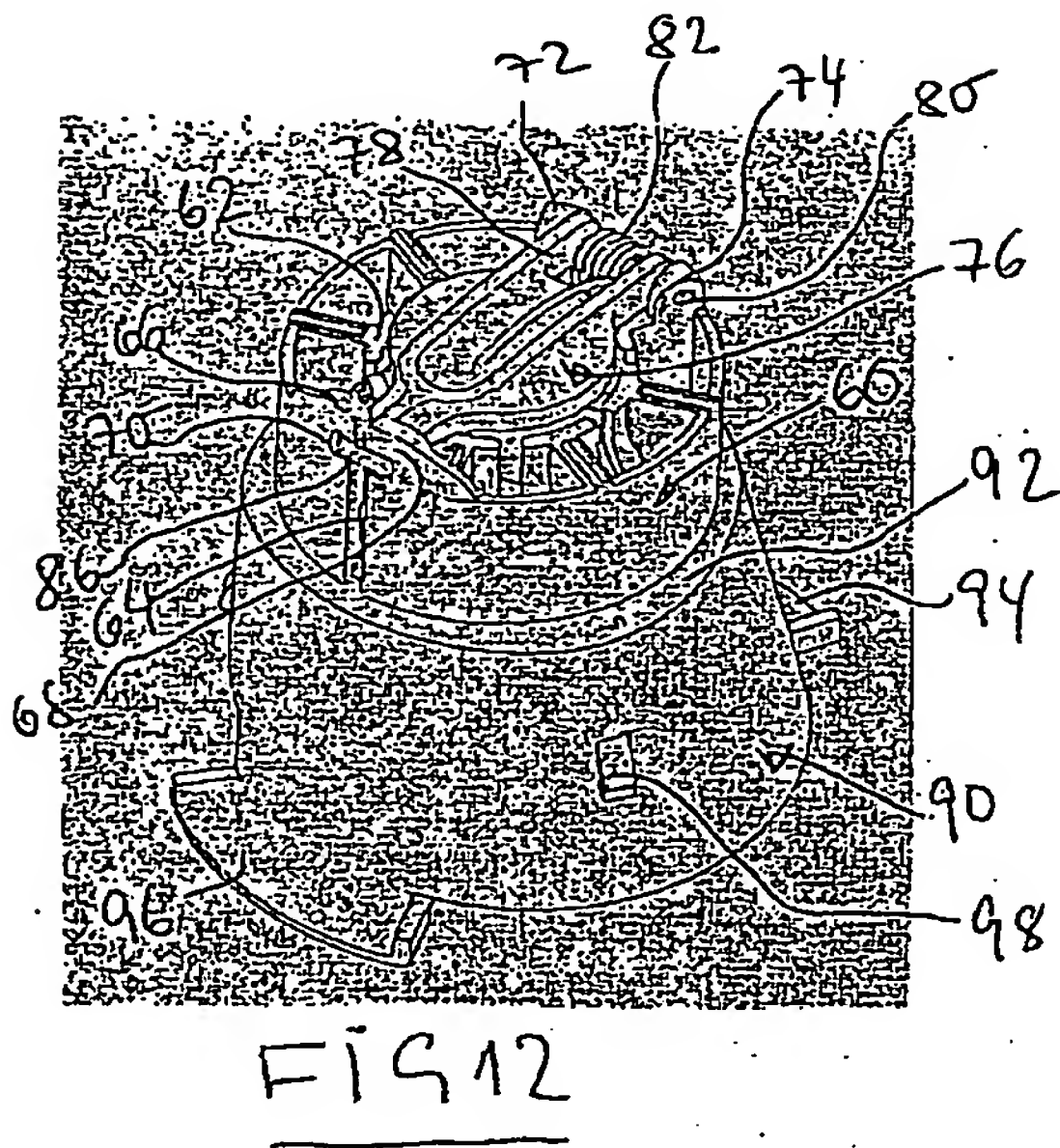
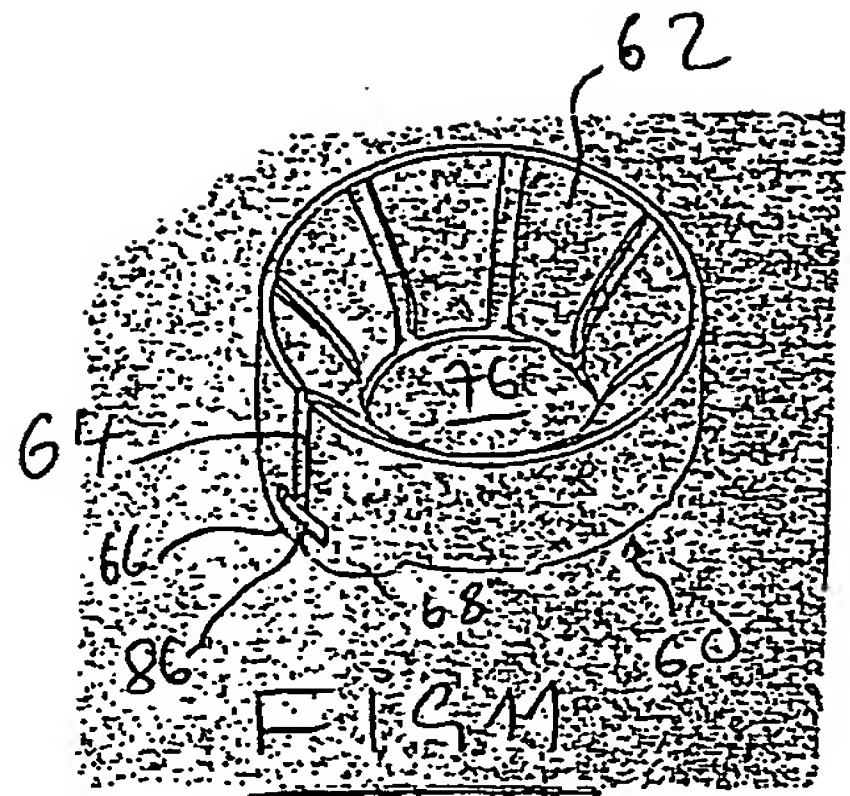
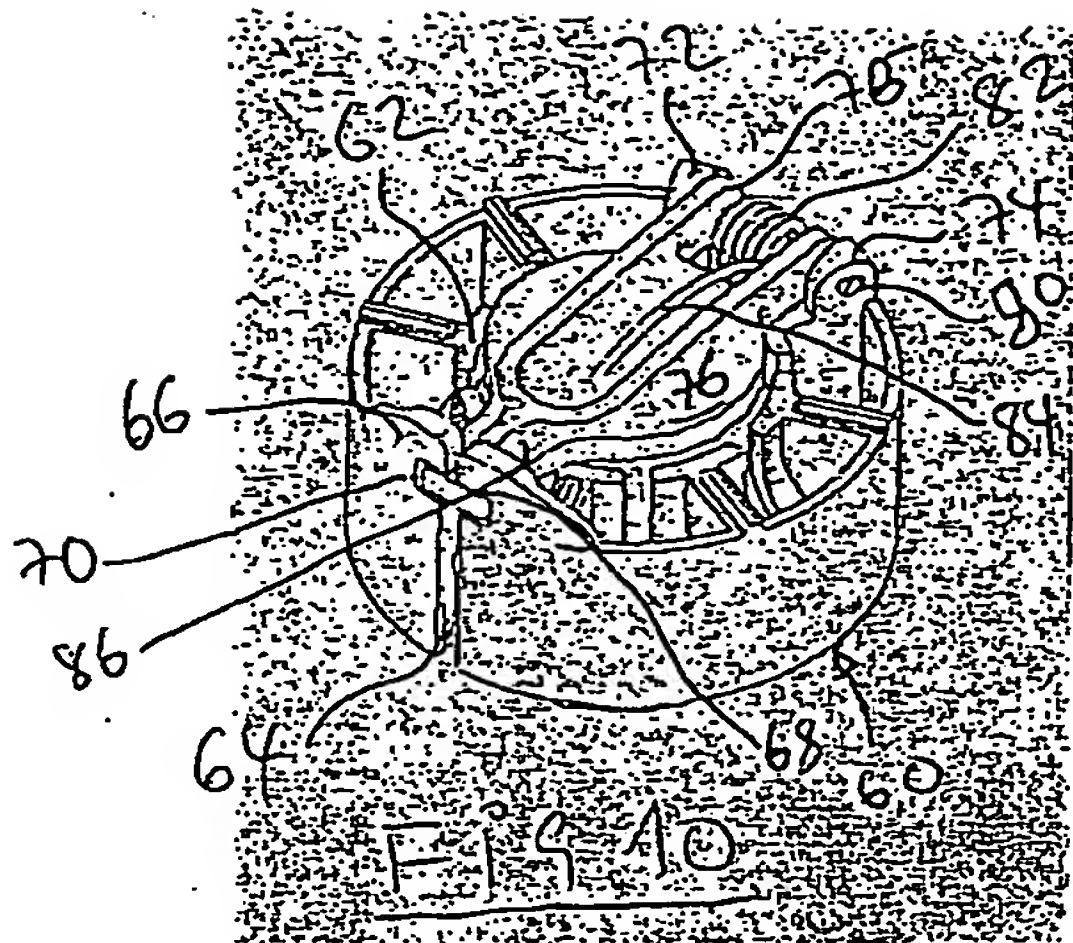


FIG 3





PCT/IB2005/000084

